

# 公開実用 昭和63-155009

⑩ 日本国特許庁(JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報(U)

昭63-155009

⑬ Int. Cl.\*

G 01 B 21/22  
B 62 D 1/04  
// G 01 B 7/30

識別記号

庁内整理番号

7625-2F  
8009-3D  
C-8505-2F

⑭ 公開 昭和63年(1988)10月12日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑮ 考案の名称 自動車用ステアリングホイールの回転検出装置

⑯ 実 願 昭62-47497

⑰ 出 願 昭62(1987)3月30日

⑱ 考 案 者 久 保 田 一 久 愛知県丹羽郡大口町大字豊田字野田1番地 株式会社東海  
理化電機製作所内

⑲ 考 案 者 西 村 浩 三 愛知県丹羽郡大口町大字豊田字野田1番地 株式会社東海  
理化電機製作所内

⑳ 出 願 人 株式会社東海理化電機 愛知県丹羽郡大口町大字豊田字野田1番地  
製作所

㉑ 代 理 人 弁理士 佐 藤 強

## 明 細 書

### 1 考案の名称

自動車用ステアリングホイールの  
回転検出装置

### 2 実用新案登録請求の範囲

5

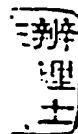
1. ステアリングホイールと連動して回転する  
ロータと、このロータと同軸状に設けられ上記ロ  
ータの回転が減速機構を介して伝えられる減速回  
転体と、前記ロータ及び減速回転体間の相対的な  
回転角度に対応した角度信号を発生する信号発生  
手段と、この信号発生手段からの角度信号を前記  
減速回転体を通じて取出すためのスリップリング  
装置とを具備し、前記減速機構の減速比を、前記  
ロータ及び減速回転体間の相対的な回転角度が 3  
60°以下となるような値に設定したことを特徴  
とする自動車用ステアリングホイールの回転検出  
装置。

10

15

2. 減速機構は、ロータ及び減速回転体の周囲  
に夫々形成された駆動歯車及び従動歯車と、これ  
ら各歯車間に介在された中間歯車とを備えたギア

20



機構として構成されていることを特徴とする実用  
新案登録請求の範囲第1項に記載の自動車用ステ  
アリングホイールの回転検出装置。

### 3 考案の詳細な説明

#### 〔考案の目的〕

5

#### （産業上の利用分野）

本考案は、ステアリングホイールの特定位置か  
らの回転角度を示す角度信号を出力するようにし  
た自動車用ステアリングホイールの回転検出装置  
に関する。

10

#### （従来技術）

近年、自動車においては、より良好な操縦安定  
性或は快適な乗り心地を得るために、ステアリン  
グホイールの回転角度（操舵角度）及び走行速度  
に応じて、サスペンションの減衰力制御、オート  
マチックトランスミッションのシフトポジション  
制御を行ったり、後輪の操舵制御（所謂四輪操  
舵システムの制御）等を行ったりすることが考  
えられている。

15

上記のような制御のためには、ステアリングホ

20

イールの回転角度（及び必要に応じて回転方向）を検出するための回転検出装置が必要になる。このような回転検出装置として、従来より、ステアリングホイールの特定位置（例えばニュートラル位置）からの絶対的な回転角度を示す角度信号を発生するアブソリュート形エンコーダを利用することが考えられている。即ち、このようなエンコーダを利用した回転検出装置としては、例えば、ステアリングホイールの回転に連動するロータ及びこのロータの回転が減速用のギア機構を介して伝えられる減速回転体を夫々設けると共に、この減速回転体と対向した位置に静止基板を設け、上記減速回転体側にブラシ、及び静止基板側にブラシの摺接位置に応じた抵抗値出力を発生する抵抗体を夫々設けたものが考えられている。

（考案が解決しようとする問題点）

上記構成の回転検出装置は、コラムカバー内に設けられるものであり、従って、計器パネル回りの視認性等を考慮したときには、装置全体をなるべく小形化することが望ましい。この場合、ロー

辨  
理  
士

タにあっては、ステアリングシャフトを囲繞した  
状態で設けられるのが通常であるため、ロータそ  
のものの小形化は困難であり、従ってギア機構の  
小形化を図る必要がある。このギア機構は、ステ  
アリングホイールが複数回転（一般的には3、5  
回転程度）される構造であるのに対して、ブラシ  
ひいては減速回転体の回転範囲が1回転分未満に  
限定されるという事情があるために設けられたも  
のであり、実際には、ギア機構の減速比は1/4  
程度に比較的大きく設定する必要がある。ところ  
が、このような大きな減速比を得るためには、ギ  
ア機構内の歯車モジュールを大形化せねばならず、  
その小形化が難しい。また、ギア機構を極力小形  
化するために、内部の歯車モジュールの小形化を  
図ることも考えられているが、斯様な小形化には  
強度面及び歯数の制約から白ずと限度があった。

本考案は上記事情に鑑みてなされたものであり、  
その目的は、ステアリングホイールの特定位置か  
らの回転角度を示す角度信号を得るために必要な  
減速機構の減速比を小さくすることができ、以て

その減速機構の小形化及びこれに伴う装置全体の  
小形化を図り得る自動車用ステアリングホイールの  
回転検出装置を提供するにある。

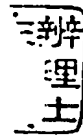
〔考案の構成〕

（問題点を解決するための手段）

本考案は、ステアリングホイールと連動して回  
転するロータ及びこのロータの回転が減速機構を  
介して伝えられる減速回転体を同軸状に設けると  
共に、これらロータ及び減速回転体間の相対的な  
回転角度に対応した角度信号を発生する信号発生  
手段、並びにこの信号発生手段からの角度信号を  
前記減速回転体を通じて取出すためのスリップリ  
ング装置を夫々設け、前記減速機構の減速比を、  
前記ロータ及び減速回転体間の相対的な回転角度  
が360°以下となるような値に設定する構成と  
したものである。

（作用）

ステアリングホイールに連動してロータが回転  
されると、減速回転体も減速機構により上記ロー  
タより遅い速度で回転されるようになる。このよ



うな回転に応じて、信号発生手段から、上記ロータ及び減速回転体間の相対的な回転角度に応じた角度信号が出力されるが、このときロータ及び減速回転体間の相対的な回転角度が360°以下となるように設定されているから、その角度信号によってステアリングホイールの特定位置からの絶対的な回転角度を得ることが可能となる。このとき、上記減速機構の減速比は、ロータ及び減速回転体間の相対的な回転角度が360°以下となるような値、例えば、ステアリングホイールが4回転される間に減速回転体が3回転される程度の小さな減速比とすることができ、これに応じて減速機構の小形化を図り得る。

(実施例)

全体の縦断面構造を概略的に示す第1図において、1は図示しないステアリングシャフトに連結されたステアリングホイール、2はステアリングシャフトを圍繞した状態の円筒部2aを有するベースで、これは例えば図示しないコラムカバー内に固定されている。3は円筒部2aの上部外周に

回転可能に配置された円盤状ロータで、これは、  
その上面の突起 3 a を介して前記ステアリングホイール 1 に連結され、以てそのステアリングホイール 1 に連動して回転するようになっている。また、このロータ 3 の周囲には、駆動歯車 4 が形成  
5  
されている。そして、5 は円筒部 2 a の外周における前記ロータ 3 の下方位置に回転可能に配置された減速回転体で、これはロータ 3 より径大な円盤状をなし、その周囲には従動歯車 6 が形成されている。  
10

7 は二段歯車より成る中間歯車で、これと前記駆動歯車 4 及び従動歯車 6 とで減速機構たるギア機構 8 が構成されている。このとき、中間歯車 7  
15  
にあっては、ベース 2 に突設された支軸 2 b に回転可能に支持されていると共に、上段に位置した大径のピニオン 7 a が駆動歯車 4 に噛合され、また、下段に位置した小径のピニオン 7 b が従動歯車 6 に噛合されている。この結果、減速回転体 5  
20  
は、ロータ 3 の回転に応じてこれより遅い速度で回転されるものであり、このときのギア機構 8 の



三  
辨  
理  
士

減速比は 4 : 3 となるように設定されている。従って、ロータ 3 が 4 回転されるのに応じて減速回転体 5 が 3 回転されるものであり、ロータ 3 及び減速回転体 5 間の相対的な回転角度は 360° 以下となる。

9 は減速回転体 5 の上面に固定された環状のコンポジット基板で、これの上面には、第 2 図に示すように、無端環状の電極パターン 10 (図ではハッチングを付して示す) が印刷により形成されていると共に、電極パターン 10 の外側に位置した有端環状の抵抗パターン 11 (図ではハッチングを付して示す) が印刷により形成されている。また、コンポジット基板 9 には、電極パターン 10 に接続されたターミナル 10 a が設けられていると共に、抵抗パターン 11 の両端に接続されたターミナル 11 a, 11 b が設けられている。尚、第 2 図中、二点鎖線で示した部分には絶縁コーティング 12 が施されている。

一方、前記ロータ 3 の下面には、前記電極パターン 10 及び抵抗パターン 11 間を橋絡するブラ

シ 1 3 が設けられており、このブラシ 1 3、電極  
パターン 1 0 及び抵抗パターン 1 1 によって信号  
発生手段 1 4 が構成される。このとき、上記ブラ  
シ 1 3 は、ロータ 3 の周方向へ移動調節可能に設  
けられており、ステアリングホイール 1 が特定位  
置たる例えばニュートラル位置（自動車の直進位  
置）にある状態で抵抗パターン 1 1 の中間点（第  
2 図中 C 点）と電極パターン 1 0 との間を橋絡す  
るように調節される。

従って、ステアリングホイール 1 がニュートラ  
ル位置にある状態では、ターミナル 1 0 a、1 1  
a 間の抵抗値及びターミナル 1 0 a、1 1 b 間の  
抵抗値が等しくなるが、ステアリングホイール 1  
が右或は左回転されるのに応じて上記各抵抗値が  
変化するものである。特にターミナル 1 0 a 及び  
1 1 b 間の抵抗値に着目した場合には、その抵抗  
値はステアリングホイール 1 が右回転（第 2 図中  
矢印 A 方向の回転）されるのに応じて直線的に増  
加し且つ左回転に応じて直線的に減少するよう  
なる。そして、この場合には、第 3 図に示すよう

辨  
理  
士

に、ターミナル 1 1 a, 1 1 b 間にターミナル 1  
1 b 側がグランド電位となる一定の電圧  $V_c$  が印  
加されるものであり、従ってターミナル 1 0 a,  
1 1 b 間からは、ステアリングホイール 1 の回転  
に応じて第 4 図に示すように変化する角度信号た  
る電圧信号  $V_x$  が出力される。つまり、電圧信号  
 $V_x$  は、ステアリングホイールが略 3.5 回転さ  
れるのに応じて零から  $V_c$  まで変化するものであ  
り、このとき、ロータ 3 及び減速回転体 5 間の相  
対的な回転角度、つまり電極パターン 1 0 及び抵  
抗パターン 1 1 に対するブラシ 1 3 の回転角度は  
360° 以下であるから、結果的に上記電圧信号  
 $V_x$  によってステアリングホイール 1 のニュート  
ラル位置 ( $V_x = V_c / 2$  の関係にある位置) か  
らの回転角度及び回転方向を知ることができるも  
のである。

一方、1 5 は減速回転体 5 の下面に固定された  
環状のコンポジット基板で、これの下面には、第  
5 図に示すように、無端環状の 3 本のスリップリ  
ング 1 6 a, 1 6 b, 1 6 c (図中ではハッチン

グを付して示す) が同心状に設けられている。そして、これらスリップリング 1 6 a, 1 6 b, 1 6 c には、第 3 図に示すように、夫々に対して前記ターミナル 1 0 a, 1 1 a, 1 1 b が接続されている。また、1 7 は前記ベース 2 上に固定されたプリント配線基板で、これには前記各スリップリング 1 6 a, 1 6 b, 1 6 c に夫々摺接するブラシ 1 8 a, 1 8 b, 1 8 c が設けられており、これらスリップリング 1 6 a ~ 1 6 c 及びブラシ 1 8 a ~ 1 8 c によってスリップリング装置 1 9 が構成されている。そして、上記信号発生手段 1 4 を通じて、前記信号発生手段 1 4 に対する一定電圧  $V_c$  の印加並びにその信号発生手段 1 4 からの電圧信号  $V_x$  の取出しを行なうようになっている。

要するに上記構成の本実施例によれば、信号発生手段 1 4 から出力される電圧信号  $V_x$  は、ステアリングホイール 1 が複数回転された場合でも直線的に変化するものであり、従って、斯かる電圧信号  $V_x$  に基づいて、ステアリングホイール 1 の

特  
許  
証  
書

ニュートラル位置からの回転角度及び回転方向を、  
その回転可能範囲全域に渡ってリアルタイムにて  
検出することができる。そして、斯かる電圧信号  
 $V_x$ を得るために設けられるギア機構 8 の減速比  
は、従来に比べて大幅に小さくて済むものであり、 5  
これによりギア機構 8 の小形化ひいては装置全体  
の小形化を図り得るものである。また、ギア機構  
8 の駆動歯車 4 及び従動歯車 6 を夫々有するロー  
タ 3 及び減速回転体 5 は、ステアリングシャフト  
の回りに同軸状に設けられていて、そのスペース 10  
効率が良いから、装置全体の一層の小形化を図る  
ことができる。

尚、本考案は上記し且つ図面に示した実施例に  
限定されるものではなく、例えば減速機構として  
異なる構造のものを利用して良い等、その要旨 15  
を逸脱しない範囲で種々変形して実施することが  
できる。

〔考案の効果〕

本考案によれば以上の説明によって明らかなよ  
うに、ステアリングホイールの特定位置からの回 20

転角度を示す角度信号を出力するようにした自動車用ステアリングホイールの回転検出装置において、上記角度信号を得るために必要な減速機構の減速比を小さくすることができて、その減速機構の小形化及びこれに伴う装置全体の小形化を実現できるという優れた効果を奏するものである。

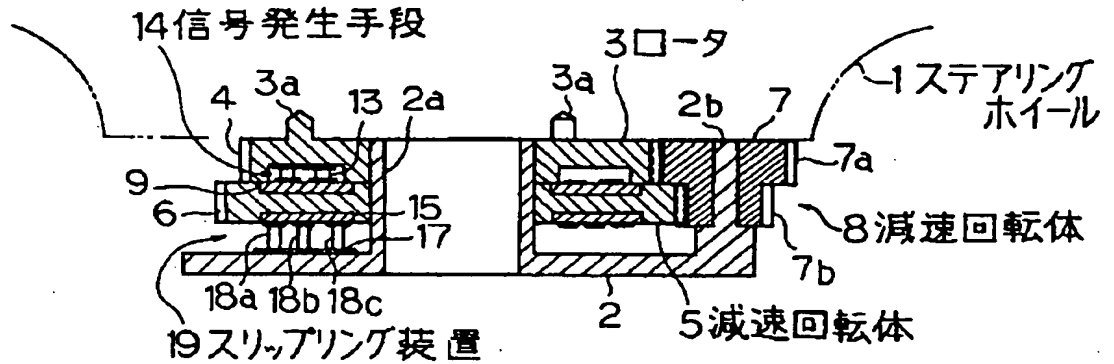
#### 4 図面の簡単な説明

図面は本考案の一実施例を説明するためのもので、第1図は全体の縦断面図、第2図は要部の正面図、第3図は同要部に関係した電気的構成を示す図、第4図は信号発生手段の出力特性図、第5図は第2図と異なる要部の正面図である。

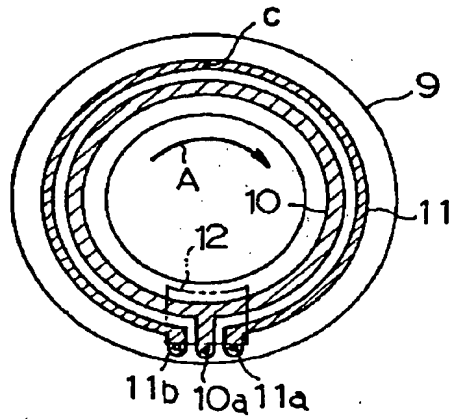
図中、1はステアリングホイール、2はベース、3はロータ、4は駆動歯車、5は減速回転体、6は従動歯車、7は中間歯車、8はギア機構（減速機構）、10は電極パターン、11は抵抗パターン、13はブラシ、14は信号発生手段、16a～16cはスリップリング、18a～18cはブラシ、19はスリップリング装置を示す。

— 1 3 —

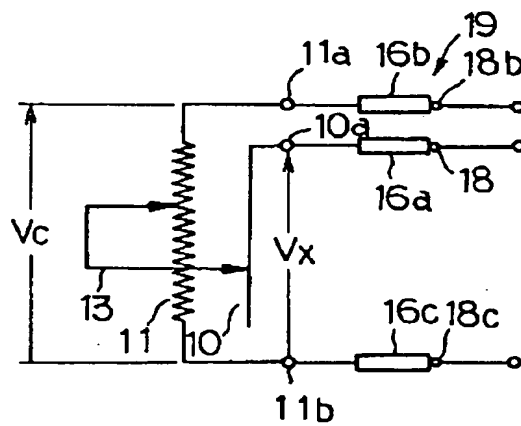
判 17  
理



第 1 圖



第 2 図

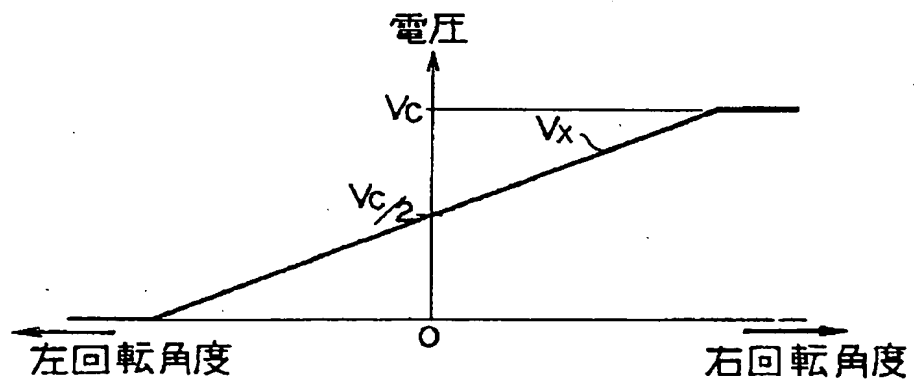


第 3 回

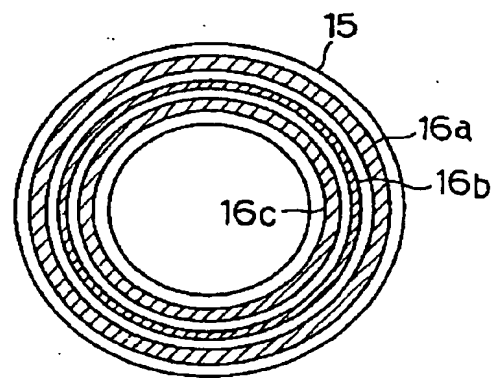
118

実開63-155009

出願人 株式会社東海理化電機製作



第 4 図



第 5 図

119

実開63-155009

出願人 株式会社東海理化電機製作